BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK I.	GDYNIA, dnia 12 grudnia 1932	NR. 32

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpowiedz. Józef Kunert L. S. C

Firmy portowe,

upoważnione do załatwiania formalności celnych w porcie gdyńskim.

1. American Scantic Line, Gdynia-Port, tel. 1731, 1732.
2. Chłodnia i Składy Portowe, Gdynia-Port, tel. 1539, 1575.
3. Warszawskie Towarzystwo Transportowe, ul. Świętojańska, tel. 1331, 1350.
4. „Warta", Tow. Ekspedycyjne, Spółka z ogr. odp. Gdynia-Port, tel. 1290, 1291.
5. „Atlantic", Gdynia, ul. Portowa, tel. 1617, 1809.
6. „Pantarei", Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe, Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. 1636, 1637.
7. Schenker i Spółka — Międzynarodowe Transporty, Gdynia, ulica Starowiejska, tel. 1823, 1909. (Centrala Warszawa).
8. C. Hartwig, Gdynia, ul. Portowa, tel. 1230, 1231 (Centrala Poznań).
9. Północne Towarzystwo Transportowe i Ekspedycyjne Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. 1261. (Centrala Warszawa).
10. Polski Lloyd Sp. Akc. Gdynia, ul. Świętojańska, tel. 1432. (Centrala Warszawa).
11. Juljusz Hermann i Spółka, tel. 1258. (Centrala Warszawa).
12. Ekspedblok Dom Ekspedycyjno-Transportowy, Gdynia, ulica Swiętojańska, dom Łończuka, tel. 1262. (Centrala Warszawa).
13. Minkiewicz Tadeusz, Dom Handlowo-Ekspedycyjny, Gdynia.

Dr. Bolesław Kasprowicz
Dyrektor Rady Interesantów Portu
w Gdyni

Zagadnienie celne portu w Gdyni

Podchodząc do zagadnienia służby celnej w Gdyni, trzeba obrać za punkt wyjścia istniejący stan rzeczy w portach z Gdynią konkurujących (Brema, Hamburg, Szczecin). Tak często wytykane Gdyni przez jej konkurentów, rzekomo monopolistyczne stanowisko, jakie posiada w stosunku do obcych konkurencyjnych portów w zakresie pomocy ze zaplecza, to chyba monopol na lojalność i dążność Gdyni do gospodarczego podniesienia Polski, wobec gdy obce porty traktują zaplecze polskie jedynie jako teren eksploatacji, z którego należy jak najwięcej wyciągnąć, nie dając mu wzamian za to żadnych istotnych korzyści.

Przy każdem posunięciu, tyczącem portu gdyńskiego, trzeba sobie więc uświadomić, że Gdynia, pełniąc rolę jedynego portu, stojącego naprawdę na usługach polskiego życia gospodarczego, musi ze swymi konkurentami jak Brema i Szczecin staczać ciężką walkę.

Cła preferencyjne, wprowadzone pod koniec roku 1931, miały portom polskim przynieść walne korzyści w zakresie importu towarów kolonjalnych, a więc artykułów, wymagających stosunkowo dużej sumy działalności organów celnych.

Zdawało się już w początkach roku 1932, że obok Gdańska zyskała również Gdynia nowe cenne ładunki importowe. Jednakowoż rachuby te w przeważającej mierze nie sprawdziły się. Gdynia otrzymała tylko te ładunki, które własną pracą zdobyła, jak bawełna i owoce południowe. Natomiast kawa, herbata, kakao idą prawie wyłącznie do Gdańska, mimo, że Gdynia posiada tę samą komunikację z portami rozdzielczemi Europy zachodniej (Rotterdam, Londyn, Antwerpja), co Gdańsk. (Linja Rotterdamska Żegluga Polska S. A. i Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe).

Jak dalece omija import drobnicy Gdynię o tem świadczą obroty Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego, mianowicie:

Import z Londynu i Hull do portów polskich w roku 1931:

do Gdańska	11.198 to.
do Gdyni	1.851 to.

Jakie są ku temu powody, że Gdynia jest omijana przez drobnicę importową. Przecież Gdynia posiada dzisiaj 125000 qm krytej pojemności składowej i 26 dźwigów mechanicznych ogólnego użytku (przy hangarach towarowych). Przecież dobrze zorganizowane i sprawnie pracujące firmy ekspedycyjne istnieją tak samo w Gdyni jak w innych portach i są często administrowane w ten sam sposób i przez tych samych ludzi, co w Gdańsku, gdyż stanowią w dużej części przedsiębiorstwa siostrzane lub filje przedsiębiorstw, pracujących w Gdańsku. Przecież, jak już zaznaczono, zachodzą do Gdyni z głównych punktów rozdzielczych drobnicy importowej (Rotterdam, Londyn) te same linje regularne co do Gdańska. Przecież n. p. z Nowym Yorkiem (import jabłek, opon i części samochodowych itd.) posiada Gdynia regularną komunikację 2 linjami, a Gdańsk wogóle jej nie posiada, a mimo to idzie duża część tej drobnicy, nawet wyładowanej w Gdyni, tranzytem wodnym lub kolejowym, do odprawy celnej do Gdańska.

Przyczyn tego ujemnego dla rozwoju Gdyni zjawiska jest sporo, szukając jednak głównej przyczyny, trzeba stwierdzić, że handel importowy idzie nietylko za najniższemi kosztami transportu i przeładunku, ale przedewszystkiem za udogodnieniami, które mu dany port stwarza. Handel importowy wybiera często nie port, gdzie ma przeładunek najtańszy, ale najwygodniejsze warunki odprawy, chociaż byłby on nawet droższy, gdyż w globalnej kalkulacji odgrywa sprawność i szybkość większą rolę, aniżeli kilkuprocentowa oszczędność kosztów transportu i przeładunku.

Służba celna w porcie jest tym czynnikiem, który najwięcej oddziałuje na psychiczne ustosunkowanie się właścicieli resp. towaru do danego punktu granicznego.

Nikt nie pójdzie do portu, gdzie panuje w celnictwie formalizm, gdzie panuje zasada interpretowania taryf i przepisów dla klienta najniekorzystniej, gdzie czekają go w razie najdrobniejszych odchyleń niewspółmiernie rygory i kary. Woli on drożej zapłacić za przewóz i przeładunek w innym punkcie granicznym, ale „mieć spokój" i dokładną kalkulację kosztów.

Dbająca o rozwój swego handlu morskiego Rzesza Niemiecka zrozumiała, że nastawienie służby celnej w portach zdecyduje o ich rozwoju, że Hamburg, jeżeli ma się stać importowym portem na całą środkową Europę, musi ściągnąć importerów liberalizmem administracji celnej. Ustawodastwo celne niemieckie jest przesiąknięte tym liberalizmem, który wyrobił w urzędniku celnym świadomość, że jest wykonawcą polityki gospodarczej, a nie fiskalizmu.

Liberalne zasady niemieckiego Vereinzollgesetz'u z roku 1869 wydane na rok przed politycznem zespoleniem się Rzeszy Niemieckiej, obowiązują dotychczas w portach niemieckich (obowiązują również w sąsiednim Gdańsku), uzupełnione na wskroś liberalnemi rozporządzeniami gdańskiemi i stanowią niejako wskaźnik, po jakiej linji powinno iść ustawodastwo celne państwa nowoczesnego, aby nietylko nie stało na przeszkodzie rozwojowi jego portów, ale przeciwnie stało się tego rozwoju czynnikiem.

Z powyższego wynika jasno, że port w Gdyni może się tylko wówczas rozwijać, jako port przeładunkowy towarów wartościowych, jeżeli urzędujące w nim władze celne będą obowiązywały te same zasady liberalizmu, jeżeli urzędnik celny będzie psychicznie tak samo ustawiony przez ustawy i swe władze centralne na to, że jest on na służbie rozwoju gospodarczego swego państwa, a nie jest tylko inkasentem jego należności celnych.

Przechodząc teraz do praktycznego rozpatrzenia najważniejszych punktów zagadnienia celnego naszego portu stwierdzamy.

Ustawa karno-skarbowa z dnia 18. 3. 1932 r. (Dz. U. R. P. 34) 1932 r. poz. 355), a więc świeżo znowelizowana przez ciała ustawodawcze, jest daleko od realizacji zasad liberalizmu w zakresie celnym, o które od lat 2 sfery portowe w Gdyni zabiegają.

Ustawa nie rozgranicza pojęcia świadomej i zawinionej deklaracji od nieświadomej i niezawinionej. Jedna i druga podlega tym samym rygorom i karom, tej samej przewlekłej instancyjno-sądowej czy instancyjno-administracyjnej procedurze karnej i wysokim karom pieniężnym, które Minister jest tylko władny złagodzić, ale nie zmienić istotnie ani proceduralnie.

A przecież odprawa celna w porcie zna wypadki niezawinionych przez omyłkę złożonych deklaracyj w portach starych, gdzie pracują przedsiębiorstwa transportowe z tradycją, zatrudniające zastęp rutynowanych deklarantów celnych.

Ustawodawstwo celne, obowiązujące w Gdańsku i Niemczech, rozróżnia dokładnie winę i umyślną i nieumyślną.

Obowiązujący w Gdańsku Steuergrundgesetz z dnia 22 6. 1931 r. (Gesetzblatt für die Freie Stadt Danzig Nr. 28 z dnia 29. 6. 1931) przewiduje, że na nieprawidłowe deklarowanie towaru z winy nieumyślnej (a są wypadki najczęstrze), przewiduje się karę porządkową do Guld. 150,—

W praktyce jednak nie stosuje się tak wysokiej kary, która wynosi normalnie kilka lub kilkanaście guldenów, w wypadkach, gdy w deklaracji zachodzi niedokładność lub nawet błąd, które zostały przez deklarenta niezawinione. Jest też koniecznem, aby wprowadzono do ustawy karnej skarbowej takie zmiany, aby zbliżyła ona się do liberalistycznych przepisów, obowiązujących w portach sąsiednich.

Obok ustawy karnej skarbowej stanowi ukryte opodatkowanie przeładunku czynnik hamujący rozwój portu.

Podatkiem specjalnym, który jest ściągany we formie ukrytej i stanowi specjalne opodatkowanie odprawy celnej, to opłata za czynności władz celnych za godziny pozaurzędowe. Opłata ta posiada wszelkie istotne cechy podatku, gdyż nie stanowi dodatkowego wynagrodzenia za pracę pozaurzędową urzędnika odprawiającego, który z tytułu tych opłat nie otrzymuje żadnych korzyści; również znamiennym wskaźnikiem charakteru podatkowego jest fakt, że podwyższono je na stawkę podwójną w sierpniu 1931 r., obniżając równocześnie stawkę dyjet urzędniczych, które są podstawą wymiaru tych opłat. W tych warunkach winny opłaty te być zupełnie skasowane, bo ukryte opodatkowanie młodego portu nie da się utrzymać poprostu dlatego, że go port nie wytrzyma.

Jeżeli Gdynia ma się utrzymać, jako port importowy wartościowej drobnicy oraz port eksportowy produktów hodowlanych, które jak wyżej wykazano muszą być ładowane i odprawiane w porze nocnej oraz jeżeli ma spełniać wobec zaplecza swoje zadanie, to jest koniecznem, aby polityka opłat za prace pozaurzędowe została poddana gruntownej rewizji w kierunku jej zniesienia.

Zmieniając bowiem przepisy ustawy karno-skarbowej w zakresie przekroczeń przepisów celnych, usunie rząd główne źródło niezaufania, jakiem obdarzają port gdyński importerzy towarów wartościowych.

Drugim uciążliwem świadczeniem portu to opłaty skarbowe.

W sąsiednim Gdańsku i portach niemieckich nie płaci się żadnych opłat skarbowych od jakichkolwiek czynności poza należnościami celnomanipulacyjnemi. Wszelkie czynności, związane z działalnością odprawy celnej, są zwolnione od opłat skarbowych.

W Gdyni natomiast przekraczają koszty opłat skarbowych niejednokrotnie opłaty przewozu danego towaru na przestrzeni 400 km.

Wprowadzenie gruntownych reform w opłatach skarbowych w zastosowaniu ich do obrotu portowego jest koniecznem.

Powyżej scharakteryzowane momenty stanowią najważniejsze odcinki zagadnienia celnego, jednakowoż go nie wyczerpują.

Osobną wielką dziedzinę stanowią przepisy manipulacyjne i praktyka manipulacyjna władz celnych w porcie. W tym zakresie należy skonstatować duży postęp jako wynik realizacji postulatów gdyńskich sfer portowych przez kompetentne czynniki urzędowe. Jakkolwiek wykazuje praktyka manipulacyjna dużą poprawę, to jednak jest dużo w tym zakresie jeszcze do zrobienia.

Instytucją, wiążącą się integralnie z obsługą celną portu jest t. zw. Kolejowa Ajencja Celna. Instytucja ta, która jeszcze w najbliższej przeszłości nie odpowiadała organizacyjnie potrzebom portu, jest dzisiaj, dzięki reorganizacji jej administracji, przeprowadzonej przez władze kolejowe, na poziomie, który według wszelkich przypuszczeń potrzeby portu będzie mógł zadowolnić.

Duże znaczenie posiada też rozpiętość agend celnych w porcie i ich warunki pracy.

W tym zakresie (organizacji władz celnych w Gdyni) jest jeszcze dużo do zrobienia. Stan liczebny urzędników, który stale wzrasta, nie można uważać jeszcze za ostatecznie skompletowany. Pomieszczenie terytorjalne urzędu celnego również nie odpowiada potrzebom portu w dostatecznej mierze. System instancyjny wprawdzie ograniczony już bardzo, również nie odpowiada potrzebom portu. Postulat wyłączenia Gdyni z pod władzy Dyrekcji Ceł w Poznaniu, podporządkowania jej urzędu celnego bezpośrednio Ministerstwu Skarbu czeka swej realizacji.

Również zaistniała potrzeba jaknajprędszego otwarcia w porcie drugiego urzędu resp. podurzędu celnego.

Zagadnienie celne w Polsce ma znaleźć swe podstawowe uregulowanie w nowej ustawie celnej, której projekt został przedłożony sferom gospodarczym, za pośrednictwem Izb Przemysłowo-Handlowych. Nowelizacja i uporządkowanie wielkiej dziedziny ustawodastwa celnego w Polsce jest niewątpliwie rzeczą pożądaną, jeżeli nie konieczną. Dlatego projekt nowej ustawy jest przedmiotem specjalnych studjów organizacyj gospodarczych portu gdyńskiego.

Z IZBY

PLENARNE ZEBRANIE IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI.

We wtorek dnia 6 grudnia b. r. odbyło się w Grudziądzu, w sali posiedzeń Rady Miejskiej, plenarne zebranie Izby Przemysłowo Handlowej w Gdyni, pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Konsula inż. Napoleona Korzona. Na zebraniu obecnych było 30 radców Izby.

Sprawozdanie z działalności Izby za czas od 1. czerwca do 30. listopada b. r. wygłosił Dyrektor Izby p. Henryk Krupski.

Zreferowany przez Wiceprezesa Izby p. Dr. Smolenia preliminarz budżetowy na rok 1933, uchwalono bez zmian.

Do Komisji Rewizyjnej na rok 1933 wybrano pp. radców: Grabowskiego, Januszkiewicza i Garbowicza. Na delegata Izby do Państwowej Rady Kolejowej wybrano p. radcę Inż. Dziedziula, na zastępcę delegata

p. Wiceprezesa T. Marchlewskiego. Na członka Sądu Honorowego wybrano p. Wiceprezesa Byczkowskiego. Uzupełniono również listę sędziów Sądu Polubownego na rok 1933.

Sprawę zajęcia stanowiska przez Izbę do programu zarządzeń w zakresie walki z obecnym kryzysem, który ma opracować Związek Izb R. P., referował Dyrektor Izby p. H. Krupski, poczem w obszernej dyskusji ustalono stanowisko Izby w sprawach zaległości podatkowych, zobowiązań ciał publicznych, zobowiązań prywatno-prawnych, organizacji rynku pieniężnego i ochrony kapitalizacji, usprawnienia procesów likwidacyjnych, obciążeń socjalnych, przedsiębiorstw państwowych, obsługi zobowiązań zagranicznych, taryf kolejowych, zagadnień cen i porozumień wytwórców.

POSTULATY IZBY W SPRAWIE REWIZJI TARYF KOLEJOWYCH.

W związku z akcją Związku Izb Przemysłowo-Handlowych w sprawie rewizji taryf kolejowych Izba opracowała obszerny memorjał w którym przedłożono dezyderaty sfer gospodarczych Pomorza, w zakresie obniżki obowiązujących taryf kolejowych P. K. P. W memorjale objęto następujące artykuły: węgiel, miał węglowy, koks, mąka, piwo, maszyny i narzędzia rolnicze oraz ich części, wyroby z żelaza i stali, surowiec żelaza, drzewo i materjały tarte, wyroby i półfabrykaty bednarskie, tektura dachowa surowa, szmaty, konie, mleko i śmietana, jaja, skóry surowe i ekstrakty garbarskie.

W omawianym memorjale wystąpiono również z wnioskiem o wprowadzenie taryfy wyjątkowej na materjały budowlane sprowadzane dla rozbudowy Gdyni.

WIADOMOŚCI Z GDYNI

PRACA NAD ROZBUDOWĄ PORTU W LISTOPADZIE.

Roboty morskie: Wykonano roboty czerpalne w basenie im. min. Kwiatkowskiego. Wybagrowano około 64075 m³ i zarefulowano całkowicie nadbrzeże Stanów Zjednoczonych.

Roboty drogowe: Na drodze Okrężnej wykonywano w dalszym ciągu brukowanie jezdni i układanie krawężnika i chodnika. Na ulicy Warsztatowej wykonywano roboty ziemne i brukarskie. Na ul. Mostowej nadal sypano nasyp, na ul. Sledziowej założono balustradę. Zakończono całkowicie dojazd do wagi na nabrzeżu Polskiem oraz wykonywano roboty brukarskie dojazdu do Hali Sledziowej. Na ulicy Sw. Piotra wykonywano roboty ziemne i układano krawężnik.

Wiadukt Nr. 4: Zabetonowano łuk i wykonano szalowania i zbrojenia jezdni.

Roboty budowlane: W magazynie „Żeglugi Polskiej“ wykonano wszystkie roboty za wyjątkiem tynków zewnętrznych i malowania wnętrz; przy budowie Hali Sledziowej w dalszym ciągu ustawiano dach i wykonywano roboty stolarskie.

W magazynie tranzytowym wykończono konstrukcję żelbetową parteru i częściowo zabetonowano konstrukcję piętra.

OBROTY W PORCIE GDYŃSKIM.

Ogólny obrót towarowy w porcie gdyńskim w listopadzie rb. wyniosł 526.220 t. wobec 539.910 t. w miesiącu poprzednim. Z tego przypada na przywóz 67.076 t. (51.974 t.) a na wywóz 461.144 t. (487.936 t.). Przywóz jest większy niż w miesiącu poprzednim o 13,102 t., natomiast

wywóz mniejszy o 26.792 t. Na zwiększenie importu złożyły się głównie większe niż w ubiegłym miesiącu transporty owoców świeżych, w związku z rozpoczynającym się sezonem owocowym. Następnie zwiększyły się pozycje skór, kauczuku i gumy, w związku z otwarciem nowej linji Gdynia—Hamburg i większem zapotrzebowaniem surowca przez f. Bata, a ponadto nastąpiło wydatnie zwiększenie się transportów surowców dla przemysłu włókienniczego, jak bawełna, wełna i. t. p.

W eksporcie węgiel, drzewo, rudy żelazne i złom, a także szyny kolejowe i artykuły żywnościowe, jak cukier, bekony, wędliny. drób i t. p. utrzymały się w normach miesiąca poprzedniego. Brak zupełnie pozycji ziemniaków. Zmniejszyły się ładunki nawozów azotowych i celulozy.

Poniższa tabela ilustruje obrót towarowy w listopadzie:

Import (w tonach)	
owoce świeże	2.243
owoce suszone	383
orzechy	66
kawa, kakao, herbata	714
tytoń	22
napoje alkoholowe	113
ryby	18
śledzie	2.870
fosforyty	4.372
tłuszcze zwierzęce i roślinne	87
skóry	2.723
surowce oleiste	3.654
kamienie brukowe	2
oleje i smary	145
żywica	32
kauczuk	670
wyroby gumowe	437
glinka farbiarska	9
rudy żelazne	7.249
piryty	6.680
żelazo, stal i inne metale	84
złom żelazny	19,903
miedź	442
wyroby metalowe	294
maszyny, aparaty i części	487
samochody i ich części	76
papier	397
bawełna	5.767
juta	1.188
len, konopie, sisal i inne włókna	35
wełna	910
celuloza	854
garbniki	935
inne oddzielnie niewymienione	724
RAZEM	65.076

Eksport (w tonach)	
ryż wyłuszczany	86
mąka ryżowa	275
cukier	1.724
napoje ajkoholowe	607
bekony	3.136
wędliny	446
drób bity	95
jaja	652
makuchy	749
obuwie i skóry	22
deski i łaty	10.590
węgiel eksportowy	418.720
węgiel bunkrowy	12.348
koks	565
nawozy azotowe	4.902
szyny kolejowe	1.594
cynk	856
wyroby metalowe	75
papier	593
wyroby włókniste	173
celuloza	990
karbid	48
bisulfat sodu	782
wyroby gumowe	17
klepki	5
inne oddzielnie niewymienione	608
RAZEM	461.144

Ruch statków utrzymał się w listopadzie w normach miesiąca poprzedniego. Zawinęło do portu 373 statków o pojemności 284.215 t. r. n., wyszło natomiast 370 statków o pojemności 282.133 t. r. n. Sredni tonaż w listopadzie wyniósł 789,1 t. r. n. Srednia ilość statków w porcie — 37 i średni postój statku — 64,8 godzin.

Ruch statków według bandery:

	Na wejściu: statków	t. r. n.	Na wyjściu: statków	t. r. n.
Polska	43	46.521	41	44.671
W. M. Gdańsk	10	480	10	480
Anglja	8	11.940	7	9.550
Czechosłowacja	3	427	4	530
Danja	51	30.960	52	33.141
Estonja	9	4.109	9	4.109
Finlandja	11	12.126	11	11.277
Francja	1	813	1	813
Grecja	—	—	3	7.479
Holandja	6	3.029	7	3.250
Łotwa	6	6.467	6	7.070
Niemcy	72	34.276	67	31.019
Norwegja	29	19.631	26	20.010
St. Zjedn. Am.	5	16.372	5	16.372
Szwecja	117	91.324	120	89.209
Włochy	2	5.740	1	3.155
RAZEM	373	284.215	370	282.133

Kolejność statków według bandery kształtowała się następująco: Pierwsze miejsce zajęła Szwecja, drugie Polska, trzecie Niemcy, czwarte Danja, piąte Norwegja, szóste Finlandja itd.

Ruch pasażerski spadł nieco w porównaniu z miesiącem ubiegłym. Przyjechało 365 osób (324) w tem 342 ze Stanów Zjednoczonych Am., po 5 z Finlandji i Holandji, po 3 z Anglji i Danji, po 2 z Belgji i Nigerji i po 1 z Niemiec, Szwecji i Egiptu.

Wyjechało natomiast 347 osób, w tem 305 osób do Stanów Zjednoczonych Am., 38 osób do Anglji i 4 do Szwecji.

Ogólny ruch pasażerski wyniósł 712 osób, wobec 882 w m. ub. W stosunku do listopada r. ub. ruch pasażerski zmiejszył się o 170 osób.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W miesiącu listopadzie br. statki 4 polskich przedsiębiorstw żeglugowych przewiozły ogółem 107.415 ton towarów (bez importu z Anglji), z czego 90.620 ton przypada na eksport z Polski. 12.164 ton na import do Polski oraz 4.631 ton na przewozy między portami zagranicznemi. W porównaniu z poprzednim miesiącem ogólne przewozy wzrosły o około 7.000 ton. Z poszczególnych przedsiębiorstw „Żegluga Polska“ przewiozła ogółem w listopadzie 59.702 ton, „Polbryt“ 5.782 ton (bez importu z Anglji), „Polskarob“ 40.901 ton i Linja Gdynia-Ameryka 1.030 ton.

„Żegluga Polska“ Sp. Akc. Trampy „Żeglugi Polskiej“ przewiozły w listopadzie br. ogołem 51.846 ton, z czego 39.876 ton w wywozie z Polski, 7.339 ton w przywozie do Polski oraz 4.631 ton w przewozie między portami zagranicznemi. W eksporcie z kraju przewożono węgiel, szyny, drzewo i zboże, w imporcie do Polski przewożono rudę i drobnicę. Na przewozy między portami zagranicznemi złożyły się ładunki węgla.

Ogółem odbyto 17 podróży, zawijając do portów :Gdynia, Gdańsk, Hull, Methil, Vasteras, Londyn, Dordrecht, Rönnskär, Antwerpja, Amsterdam, Stockholm, Sundsvall, Lulea, Gefle, Grangenmouth i Rotterdam.

Na linjach regularnych „Zegługi Polskiej“ przewieziono w listopadzie br. ogółem 7.856 ton towarów. z czego 3.708 ton w wywozie i 4.148 ton w przywozie do Polski. W eksporcie przewożono drzewo, cukier, zboże i drobnicę, w imporcie złom i drobnicę. Ogółem odbyto 9 podróży, zawijając do portów: Gdynia, Gdańsk, Antwerpja, Rotterdam, Tallinn i Helsingfors.

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. Statki „Polbrytu“ przewiozły w miesiącu sprawozdawczym ogółem 5.782 ton towarów w eksporcie z Polski do Anglji, przyczem z Gdyni zabrano 3.238 ton, z Gdańska 2.544 ton. Z poszczególnych towarów największe ilości przypadają na: bekony 2.645 ton, drzewo 1.303 ton, parafinę 616 ton, jaja 445 ton i klepki 329 ton. W październiku przewieziono w imporcie do Polski 1.812 ton.

„Polskarob“ Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe. W miesiącu listopadzie br. statki „Polskarob“ przewiozły ogółem 40.901 ton węgla w eksporcie z Polski. z czego do Szwecji 22.846 ton i do Norwegji 18.055 ton. W porównaniu z poprzednim miesiącem prze-

wozy utrzymały się na tym samym poziomie. Ogółem odbyto w listopadzie 14 podróży, zawijając do portów: Gdynia, Kristiansund, Limhamn, Stockholm, Gefle, Göteborg, Hangesund, Oslo, Slemmestad i Norrköping. Z poszczególnych statków floty przedsiębiorstwa najwięcej przewiózł w miesiącu sprawozdawczym s/s Robur VI, prawie 13.000 ton.

Linja Gdynia-Ameryka (P. T. T. O.). Statki Linja Gdynia-Ameryka odbyły w listopadzie 1 podróż do Ameryki i 1 podróż z Ameryki do Europy. Ogółem przewieziono w miesiącu sprawozdawczym 643 pasażerów, 1030 ton towarów i 1.741 worków poczty.

RYNEK FRACHTOWY W LISTOPADZIE.

Frachtowanie węgla w listopadzie utrzymało się na poziomie miesiąca października. Eksport węgla wzmógł się tylko nieco do Irlandji i do Szwecji. Osiągnięto następujące stawki frachtowe.

2100	ton Cork	6/4 1/2		1450	ton Limerik	8/6
800	„ Sligo	9/3		1150	„ Cork	8/1 1/2
1600	„ Fenit Pier	7/6		2100	„ Dublin	6/3
1100	„ Dublin	8/4 1/2		2300	„ Dublin	6/1 1/2
850	„ Cork	8/10 1/2		1100	„ Limerik	9/—
1100	„ Fecamp	Frs, 31.—		1250	„ Diepe	Frs, 29.50
3400	„ Rouen	5/6		1200	„ Havre	„ 30.25
3400	„ Amsterdam	4/9		2000	„ Fécamp	„ 31.25
1700	„ Rouen	Frs, 29.50			Treport	
2300	„ Bordeaux	„ 32.—		1300	„ Honfleur	„ 30.—

Oprócz powyższego zafrachtowano kilka statków od ca. 3000 ton do Stockholmu lub też Gefle po stawce 4/3. Do połudnowej Finlandji zafrachtowano statki od 1500 do 2000 ton po stawce 4/9. Do dobrego portu duńskiego niedalej na Północ jak Aalborg płacono za statki o tonażu od 2000 ton 5/— podczas gdy statki o 3000 ton i ponadto do Kopenhagi 4/— przy 1500 ton.

Działalność frachtowa w miesiącu listopadzie naogół była bardzo żywa, specjalnie w eksporcie zboża. Stawki frachtowe nie pozostały na tym poziomie. jak w końcu października, spowodowane wielkim popytem Rosji na tonaż. Jednakże płacono również stawki frachtowe, które były wyższe od normalnego poziomu.

Anglja: Stawki linjowe do Hull, Londynu i zachodniego wybrzeża miały pełną ilość ładunków. Statki dodatkowe nie mogły być stawiane, ponieważ transakcje w drzewie były naogół szczupłe. Dało to się zwłaszcza zauważyć w drugiej połowie miesiąca listopada z powodu nagłego spadku funta ang. Z jednej strony armatorzy żądali wyższych frnchtów z powodu spadku waluty, z drugiej strony sprzedawcy ponieśli duże straty przezpoprzednio zawarte transakcje.

Dla Anglji zakontraktowano dostawę 10.000 podkładów po stawce ca. 11/5 za load. Pierwszy statek zawierający ca. 3000 loads był ładowany w połowie listopada, drugi zaś, tej samej ilości był podstawiony pod koniec miesiąca, reszta zaś ma być ładowaną jeszcze w grudniu.

Zafrachtowano niemiecki statek 300 ton drzewa twardego na Lumsumbasie z Gdańska do Charpnes i Cardiff.

Raty frachtowe linjowych statków do zachod. Anglji pozostały bez zmiany na basis 38/—.

Holandja: Statki linjowe były silnie zajęte i to najwięcej luźnem zbożem po Hfl. 2,60 za tona. Stawka frachtowa za drzewo była Hfl. 14,— za std.

Poza linjami regularnemi zafrachtowano na drzewo tylko mały statek do Amsterdamu, do Zaandem holenderski 300 to. Niemiecki 1000 to. zafrachtowano do załadunku podkładów kolejowych po Hfl. 5,60 za load.

Belgja: Większą część przez Gdańsk eksportowanego zboża spec. żyto i jęczmień ładowano dla Artwerpji. Oprócz regularnych statków zafrachtowano cały szereg dodatkowych statków o ładowności od 600/5000 to. po stawce 4/3.

Fracht za drzewo wprawdzie mógłby się podnieść, pozostał jednak bez zmiany i to sh. 7/— w złocie za cbm. za drzewo dębowe 21/— w złocie za std.

Francja: Działalność frachtowa do Francji pozostała na początku miesiąca na starem poziomie, zmalała zupełnie pod koniec miesiąca z powodu podwyki ceł wwozowych tak, że przyjęte statki załadowano z wielkiemi trudnościami. Dopiero po rozdzieleniu nowych licencji i to około 10 grudnia liczyć się należy z dalszemi załadowaniami.

Zawarto następujące transakcje:

niemiecki	399	std	statek	Gdańsk	La Rochelle i Bordeaux	28/—
fiński	650	std	„	„	Dunkierka	22/6
niemiecki	700	„	„	„	Rouen	24/—
„	400	„	„	„	„	25/—
„	600	„	„	„	„	26/—

Każdy statek doładował przytem nieco drobnicy. Oprócz powyższego zafrachtowano niemiecki 950 to. statek po 6/7 1/2 w złocie za to. po luźny jęczmień:

Danja: Eksport jęczmienia luzem załadowanego do Danji zmalał nieco, wobec czego spadły i frachty. Podczas gdy w październiku płacono przeważnie 7/— nawet i ponadto, zafrachtowano w miesiącu listopadzie kilka statków po 6/9 i 6/6.

Na początku listopada zawarto większe transakcje na przewóz soli potasowej z Gdańska do Szwecji żaglowcami po stawce Kr. 6,— do 6,50 za to. ekspedycję której w przeważnej części wykonano. (P. A. M.)

SYTUACJA GOSPODARCZA GDYNI W LISTOPADZIE

Położenie gospodarcze w miesiącu listopadzie nie doznało poprawy w porównaniu do poprzedniego miesiąca i odczuć się nawet dało pewne pogorszenie, szczególnie na rynku pieniężnym oraz w handlu.

W miesiącu listopadzie wykazywał rynek pieniężny w Gdyni tendencję do dalszego kurczenia się, co wyrażało się we wzroście sumy zaprotestowanych weksli oraz w odpływie wkładów z instytucyj kredytowych, spowodowanym szybkim procesem wyczerpywania się oszczędności.

W ciągu miesiąca sprawozdawczego zaprotestowano w Gdyni 948 sztuk weksli krajowych na sumę zł. 352.523,86, czyli że w stosunku do poprzedniego miesiąca protesty wzrosły ilościowo o 134 sztuk, sumarycznie o zł. 95.360,55, a procentowo o 37%. Skup walut i dewiz przez 5 miejscowych instytucyj finansowych. wynosił około zł. 3.600 tys.

Obroty w handlu były słabe i nie dorównywały obrotom z poprzedniego miesiąca. Mimo zbliżania się sezonu zimowego, brak było ożywienia w handlu włókienniczym i konfekcyjnym, na co wpłynęła utrzymująca się ciepła pogoda.

W handlu spożywczym obroty utrzymały się na niezmienionym poziomie. Nie notuje się ożywienia przedświątecznego, które będzie przypuszczalnie bardzo słabe tego roku. Jedynie w handlu artykułami kolonjalnemi nastąpiło lekkie zwiększenie się popytu. Sprzedaż odbywa się wyłącznie za gotówkę. co wpływa na kurczenie obrotów, ze względu jednak na słabą wypłacalność szerokich sfer tak konsumentów jak i kupców detalistów jest jedynem racjonalnym obecnie sposobem sprzedaży. Stały spadek

obrotów w handlu artykułami pierwszej potrzeby, wskazuje na ubożenie społeczeństwa i obniżenie się „standard of life“.

W przemyśle sytuacja nie uległa zmianie. Z pośród gdyńskich przedsiębiorstw przemysłowych w porcie wszystkie były czynne, za wyjątkiem Łuszczarni Ryżu.

Ruch budowlany w mieście ustał, kontynuowany był natomiast intensywnie w porcie.

Połowy ryb morskich w listopadzie wyniosły ogółem 740.190 kg. wartości zł. 112.259. Wzrost ilościowy połowów był prawie czterokrotny w porównaniu z poprzednim miesiącem, natomiast wartość połowów spadła o zł. 36.000 w porównaniu z październikiem, ponieważ w miesiącu sprawozdawczym łowiono prawie wyłącznie szproty, czyli bardzo tanią rybę. Szprotów złowiono około 612.000 kg., wartości zł 42.800.

W związku ze zbliżającym się sezonem zimowym, ilość bezrobotnych zwiększyła się znacznie, o 1.777 osób w porównaniu z poprzednim miesiącem. Rejestry Państwowych Urzędów Pośrednictwa Pracy w Gdyni i Tczewie wykazały następujący stan bezrobocia na dzień 30 listopada 1932 r.

w okręgu gdyńskim	3.355
w okręgu wejherowskim	3.000
w okręgu tczewskim	1.694

czyli razem 8.049 zarejestrowanych bezrobotnych, wobec 6.272 w dniu 31 października br.

KONFERENCJA W SPRAWIE OPŁAT DŹWIGOWYCH I BRZEGOWEGO.

W dniu 3 grudnia br. odbyło się w sali konferencyjnej Urzędu Morskiego posiedzenie Komisji Opłat Portowych T. R. P., pod przewodnictwem p. J. Rummla, na którem omawiane były sprawy, związane z projektem regulaminu eksploatacji urządzeń przeładunkowych oraz koniecznością obniżenia opłat brzegowego dla niektórych towarów. Powzięte przez Komisję wnioski, zostały przedłożone Tymczasowej Radzie Portu na konferencji w dniu 7 grudnia br.

POSIEDZENIE TYMCZASOWEJ RADY PORTU.

W dniu 7 grudnia br. odbyło się w sali konferencyjnej Urzędu Morskiego, pod przewodnictwem Dyrektora Departamentu Ministerstwa Przemysłu i Handlu p. Dr. F. Hilchena, posiedzenie w sprawie zniżek opłat brzegowych dla niektórych towarów, opłat za korzystanie z urządzeń przeładunkowych w porcie gdyńskim oraz regulaminu eksploatacji tych urządzeń. Na posiedzeniu tem wybrano nowego przewodniczącego Komisji Celnej T. R. P. w osobie p. St. Borkowskiego, naczelnika Oddziału Handlowego U. M.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIĄ – GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig -- Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Anderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Tallinn — Wyborg — Helsingfors
Baltic Ports — Tallinn — Viborg — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

s/s Śląsk z Gdyni 13. XII. — z Gdańska 17. XII.
s/s Poseidon z Gdyni 20. XII. — z Gdańska 24. XII.
s/s Cieszyn z Gdyni 27. XII. — z Gdańska 31. XII.
s/s Poseidon z Gdyni 3. I. — z Gdańska 7. I.

Do Rotterdamu — Rotterdam

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

s/s Cieszyn z Gdyni 13. XII. — z Gdańska 16. XII.
s/s Tczew z Gdyni 20. XII. — z Gdańska 23. XII.
s/s Śląsk z Gdyni 27. XII. — z Gdańska 30. XII.

Ferdynand Prowe Gdynia

s/s Jupiter z Gdyni 19. XII. — z Gdańska 21. XII.
s/s Rhea z Gdyni 22. XII. — z Gdańska 24. XII.
s/s Ibis z Gdyni 26. XII. — z Gdańska 28. XII.
s/s Pax z Gdyni 29. XII. — z Gdańska 31. XII.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Enterpe z Gdyni 18/19 XII. — z Gdańska 21 XII.
s/s Pluto z Gdyni 25/26 XII. — z Gdańska 30 XII.
s/s Theseus z Gdyni 1/2 I. — z Gdańska 4. I.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

s/s Cieszyn 13. XII. z Gdyni — 16. XII. z Gdańska
s/s Śląsk 27. XII. z Gdyni — 30. XII. z Gdańska
s/s Cieszyn 10. I. z Gdyni — 13. I. z Gdańska

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Condor 15. XII. z Gdyni — 17. XII. z Gdańska
s/s Ibis 26. XII. z Gdyni — 28. XII. z Gdańska

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Tatti 17. XII. z Gdyni — 21. XII z Gdańska
s/s Olga 20. XII. z Gdyni — 24. XII. z Gdańska
s/s Borkum 24. XII. z Gdyni — 28. XII. z Gdańska
s/s Samland 27. XII. z Gdyni — 31. XII. z Gdańska
s/s Gerhard 31. XII. z Gdyni — 4. I. z Gdańska

Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Uranus 19. XII. z Gdyni — 24. XII. z Gdańska
s/s Najade 26. XII. z Gdyni — 31. XII. z Gdańska
s/s Uranus 28. XII. z Gdyni — 2. I. z Gdańska

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Premjer lub substyt. 7. XII. z Gdańska — 8. XII. z Gdyni
s/s Premjer lub substyt. 21. XII. z Gdańska — 22. XII. z Gdyni

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia lub substyt. 13. XII. z Gdańska — 15. XII. z Gdyni
s/s Baltonia lub substyt. 27. XII. z Gdańska — 29. XII. z Gdyni

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin 14. XII. z Gdańska — 15. XII. z Gdyni
s/s Lwów 21. XII. z Gdańska — 22. XII. z Gdyni

Do Manchester — Liverpool — Swansea

F. G. Reinhold Ltd.

Uwaga: Statek ładuje w Gdyni do zachodnich portów Anglji co 8—10 dni.
Notice: Steamer loads at Gdynia for West England about every 8—10 days.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Havre — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjold — 17. XII. z Gdyni — 21/22. XII z Gdańska
s/s Seine — 30. XII. z Gdyni — 3/4 I. z Gdańska
s/s Tiber — 10. I. z Gdyni — 14/15 I. z Gdańska
Uwaga: Statki ładują w Gdyni do portów francuskich co 8—10 dni.
Notice: Steamers load at Gdynia for France about every 8—10 days.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s I. C. Jacobsen 14. XII. z Gdyni — 17. XII. z Gdańska
s/s I. C. Jacobsen 21. XII. z Gdyni — 24. XII. z Gdańska
s/s I. C. Jacobsen 28. XII. z Gdyni — 31. XII. z Gdańska
Uwaga: s/s Jacobsen z Gdyni w każdą środę — from Gdynia every Wednesday
z Gdańska w każdy czwartek — from Danzig every Thursday

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-NorwayPorts).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — 15. XII. z Gdańska — 19. XII. z Gdyni
s/s Jaederen — 28. XII. z Gdańska — 2. I. z Gdyni

Do Gothenburga i zachodnio-szweckich portów oraz Lubeki (Gothenburg — West-Swedish Ports — Lübeck).

BergenskeBaltic TransportsLtd.

s/s Ursa 15. XII. z Gdańska — 19. XII. z Gdyni
s/s Jaederen 28. XII. z Gdańska — 2. I. z Gdyni

Do Kłajpedy (Memel) — Kalmaru (Kalmar) — Karlskrony (Carlskrona)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm 15. XII. z Gdańska-Gdyni
s/s Borgholm 21. XII. z Gdańska-Gdyni

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Oslo and East-Norway Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus 20. XII. z Gdańska — 23. XII. z Gdyni

Do Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbony — Sevilli — Gibraltaru— Casablanca oraz innych hiszpańskich i marokańskich portów. (Pasajes — Bilbao — Oporto — Lisbon — Seville — Gibraltar — Casablanca — Spanish and Marocco Ports).

Bergenske Baltic TransportsLtd.

s/s Melilla 15. XII. z Gdańska — 15. XII. z Gdyni
s/s Tanger 2. I. z Gdańska — 2. I. z Gdyni

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego
(Algeria — Egipt — Palestina — Syria — Turkey — Greece — Black Sea Ports)
Bergenske Baltic Transports Ltd.
m/s Gotland 16. XII. z Gdyni — 17. XII. z Gdańska
m/s Vikingland 28. XII. z Gdyni — 29. XII. z Gdańska

Do Malagi — Kartaginy — Alicante — Walencji — Tarragony — Barcelony — Marsylji — Genui — Livorno — Neapolu — Catanji — Messyny — Palermo
(Malaga — Cartagena — Alicante — Valencia — Tarragona — Barcelona — Marseilles — Genoa — Leghorn — Naples — Catania — Messina — Palermo)
Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s Caledonia — 20. XII. z Gdańska — 20. XII. z Gdyni

Do Sycylji i Portów Włoskich
(Sicily and Italian Ports)
F. G. Reinhold Ltd.
s/s Broholm — 29. XII. z Gdyni

Do Nowego Yorku (New York)
American Scantic Line
s/s Scanpenn — z Gdyni 30. XII.
s/s Scanyork — z Gdyni 14. I. 1933.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax
Linja Gdynia — Ameryka
s/s Pułaski 5. I. 1933 — z Gdyni
s/s Pułaski 8. II. 33 — z Gdyni

Do Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires
Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s Equator 10. I. z Gdańska

Do Afryki Południowej i Australji — South Africa and Australia
Bergenske Baltic Transports Ltd.
m/s Talleyrand około (about) — 23. XII. z Gdyni
m/s Troya około (about) — 15. I. 1933 z Gdyni

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Nowy York (New York) — Gdynia
American Scantic Line

Oczekiwane w Gdyni — Due to arrive at Gdynia
s/s Scanstates — about 14. XII.
s/s Scanpenn — about 20. XII.
s/s Scanyork — about 6. I.

Linja Gdynia — Ameryka

z N. Yorku s/s Pułaski 8. XII. — przyjazd do Gdyni 20. XII.
s/s Pułaski 5. I. — przyjazd do Gdyni 2. II.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Hamburga s/s Olga 17. XII. — przyjazd do Gdyni 20. XII.
z Hamburga s/s Borkum 21. XII. — przyjazd do Gdyni 24. XII.
z Hamburga s/s Samland 24. XII. — przyjazd do Gdyni 27. XII.
z Hamburga s/s Gerhard 28. XII. — przyjazd do Gdyni 31. XII.
z Hamburga s/s Gertrud 31. XII. — przyjazd do Gdyni 3. I.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Rotterdamu — s/s Tczew 16. XII.
z Rotterdamu — s/s Cieszyn 23. XII.
z Rotterdamu — s/s Tczew 30. XII.
z Rotterdamu — s/s Śląsk 6. I.
z Rotterdamu — s/s Tczew 13. I.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Rotterdamu — s/s Rhea 17. XII. — przyjazd do Gdyni 22. XII.
z Rotterdamu — s/s Ibis 20. XII. — przyjazd do Gdyni 26. XII.
z Rotterdamu — s/s Pax 24. XII. — przyjazd do Gdyni 29. XII.
z Rotterdamu — s/s Nereus 27. XII. — przyjazd do Gdyni 2. I.

Brema (Bremen) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Bremy — s/s Uranus 14. 12. — przyjazd do Gdyni 19. 12.
z Bremy — s/s Najade 21. 12. — przyjazd do Gdyni 26. 12.
z Bremy — s/s Uranus 28. 12. — przyjazd do Gdyni 2. 1.

Antweprja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Antwerpji — s/s Cieszyn 21. XII.
z Antwerpji — s/s Śląsk 4. I. 1933.
z Antwerpji — s/s Cieszyn 18. I.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Antwerpji — s/s Ibis 17. 12. — przyjazd do Gdyni 20. 12.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Londynu s/s Premjer 15. 12. — przyjazd do Gdańska 18. 12.
z Londynu s/s Premjer 29. 12. — przyjazd do Gdańska 2. 1.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

Oczekiwane w Gdańsku Expected at Danzig	Oczekiwane w Gdyni Expected at Gdynia
s/s Baltonia 12. 12.	s/s Baltonia 13. 12.
s/s Baltonia 26. 12.	s/s Baltonia 27. 12.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd).

z Hull s/s Lwów 15. 12. — przyjazd do Gdańska 18. 12.
z Hull s/s Lublin 22. 12. — przyjazd do Gdańska 25. 12.
z Hull s/s Lwów 29. 12. — przyjazd do Gdańska 2. 1.

Bordeaux — La Palice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia
Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

z-from Bordeaux — La Pallice	z-from Havre — Dunkirk
s/s Seine — około (about) 14/15.12.	s/s Seine — około (about) 19/21 12.
s/s Tiber — około (about) 29/30. 12.	s/s Tiber — około (about) 3/5. 1.

Manchester — Liverpool — Swansea — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

ładuje — loads at Manchester około — about	ładuje — loads at Liverpool około — about	ładuje — loads at Swansea około — about
s/s Hindsholm 9/10. 12.	12/19. 12.	21/22. 12.

Włochy (Italy) — Genua (Genoa) — Livorno (Leghorn) — Neapol (Naples) — Sycylja (Sicily) — Catania Messyna — (Messina) — Palermo — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia.

F. G. Reinhold Ltd.

z-from	s/s Broholm	s/s Egholm	s/s Ebro
Genoa	30. 11.	—	—
Livorno	2. 12.	13. 12.	—
Neapol	3. 12.	12. 12.	—
Catania	8. 12.	10. 12.	22. 12.
Messina	9. 12.	—	23. 12.
Palermo	10. 12.	—	24. 12.
due at Gdynia	28. 12.	—	7. 1.

Portugalja (Portugal) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

	from Lisbon about	from Oporto about	at Copenhagen and Gdynia about
s/s Broholm	19. 12.	21. 12.	28. 12.
s/s Egholm	24. 12.	—	1. 1.
s/s Ebro	30. 12.	31. 12.	7. 1.

Morze Śródziemne — Kopenhaga — Gdynia — Gdańsk
Mediterranean Sea — Copenhagen — Gdynia — Danzig

(Marseilles, Genoa, Leghorn, Naples, Catania, Messina, Palermo, Tarragona, Valencia, Malaga, Cadiz, Tunis, Algiers, Casablanca, Lisbon, Oporto, Madeira)

F. G. Reinhold Ltd.

z — from	s/s Broholm about	s/s Egholm about	s/s Ebro about
Tarragona	14. 12.	17. 12.	—
Valencja	—	20. 12.	—
Almeria	—	—	—
Malaga	16. 12.	—	28. 12.
Cadiz	17. 12.	—	29. 12.
at Gdynia	28. 12.	1. 1.	7. 1.

Sycylja — Gdynia — Gdańsk
Sicily — Gdynia — Danzig

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Gallia — ładuje (loads) 1/3. 12. — przyjazd do Gdyni 18. 12.

Hiszpania — Gdynia — Gdańsk
Spain — Gdynia — Danzig

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mansuria — ładuje (loads) 29. 11. — 3. 12. — przyjazd do Gdyni 18. 12.
s/s Frisia — ładuje (loads) 5. 12. — 9. 12. —
s/s Scandinavia — ładuje (loads) 12. — 19. 12. —
s/s Valencia — ładuje (loads) 23. 12. —

Palestyna (Haifa-Jaffa) — Gdynia
Palestine (Haifa-Jaffa) — Gdynia

Svenska Orient Linien — Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Blaland — 27. 12. from Jaffa — to Rotterdam - Hamburg - Copenhagen - Gdynia
s/s Hemland — 29. 12. from Haifa — to Hamburg — Copenhagen — Gdynia
s/s Erland — 10. 1. from Jaffa — to Rotterdam - Hamburg - Copenhagen - Gdynia

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Due to sail: Wychodzi z - from	New Orleans	Galveston Houston	Savannah
s/s Tugela	—	15. 11.	—
m/s Svaneholm	18. 11.	25. 11.	30. 11.
m/s Toronto	28. 11.	5. 12.	—
m/s Vasaholm	8. 12.	15. 12.	21. 12.
m/s Tortugas	18. 12.	24. 12.	—
m/s Sparreholm	28. 12.	5. 1. 1933.	—

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Svanhild — about second half of November — w II. połowie listopada
s/s Georgia — about middle of December — w połowie grudnia

Rio de Janeiro — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mercator — ładuje ca 15. 12. — przyjazd do Gdyni 15. 1. 1933.
s/s Bore VIII. — ładuje ca 15. 1. — przyjazd do Gdyni 15. 2. 1933.

Buenos Aires — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore VIII. — ładuje w końcu grudnia — w początku stycznia
End of December — Beginning of January

Casablanca — Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Melilla — ładuje (loads) około (about) 20/25. 11.
oczekiwany Gdynia Gdańsk 15. 12

Australja — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Talleyrand — ładuje w Sydney (loads at Sydney) 18. 10.
oczekiwany w Gdyni (due at Gdynia) — około (about) 20. 12.
m/s Troya — ładuje w Sydney (loads at Sydney) — 15. 11.
oczekiwany w Gdyni (due at Gdynia) 15. I. 1933.

WIADOMOŚCI MORSKIE

OBROTY TOWAROWE PORTU GDAŃSKIEGO W PAŹDZIERNIKU 1932.

Obrót towarowy w porcie gdańskim w miesiącu październiku r. b. zmniejszył się nieco w prównaniu z miesiącem poprzednim. Osiągnał cyfrę 495.903 t. wobec 518.724 t. we wrześniu, z czego na przywóz przypada 36.275 t. (49.908 t. t.) i na wywóz — 459.628 t. (468.816 t.). Zmiejszył się zatem tak przywóz jak i wywóz. W porównaniu do października roku zeszłego obrót spadł o ca. 30%, wynosił on bowiem wówczas 711.039 t., w czem przywóz stanowił cyfrę 73.790 t. i wywóz — 637.259 t.

Zmniejszenie się importu tłumaczy się spadkiem ilości śledzi solonych — 3 580 t. (6.795 t.), tłuszczów pochodzenia zwierzęcego — 1.339 t. (2.002 t.), brakiem pozycyji tomasyny oraz zmniejszeniem się rud żelaznych — 3.014 t. (15.220 t.), jakoteż wełny — 116 t. (592 t.) i t. p.

Na spadek eksportu złożyła się zniżka pozycji towarów masowych jak: cukier — 1.750 t. (2.954 t.), sól -- 628 t. (4.035 t.), węgiel — 349.962 t. (366.389 t.) i produkty naftowe — 226 t. (3.394 t.).

Niektóre tylko towary, jak wynika z poniżej umieszczonej szczegółowej tabeli przywozu i wywozu, uległy pewnej zwyżce:

Import (w tonach)		Eksport (w tonach)	
pszenica	1,—	zboże	38.715,—
mąka	510,—	strączkowe	4.200,—
owoce	139,—	mąka	1.567,—
kawa	390,—	cukier	1.750,—
kakao	313,—	spirytus	213,—
herbata	66,—	sól	628,—
tytoń	14,—	bekony	218,—
śledzie solone	3.580,—	jaja	85,—
pasza	205,—	pasza	2.994,—
fosforyty	105,—	melasa	1.150,—
tłuszcze zwierzęce	1.339,—	skóry	76.—
skóry	272,—	drzewo (różne)	30.161,—
deski i łaty	147,—	klepki	1.266,—
len i konopie	98,—	węgiel	349.962,—
wyroby ceramiczne	169.—	koks	10.353,—
węgiel	10.388	produkty naftowe	226,—
koks	960,—	sól potasowa	4.386,—
produkty naftowe	124,—	saletra wapienna	150,—
tłuszcze roślinne	1.366,—	soda	495,—
garbniki	1.940,—	żelazo i stal	209,—
rudy żelazne	1.949,—	cynk	1.057,—
żelazo i stal	1.207,—	drut i wyroby z niego	57,—
złom żel.	355,—	wyroby żeliwne	942,—
miedź	86,—	papier i wyroby z niego	409,—
cynk	15,—	inne oddzielnie niewymienione	8.359,—
drut i wyroby druciane	49,—		
maszyny i ich części	6,—		
wyroby żelazne	3,—		
papier i wyroby z papieru	826,—		
bawełna	107.—		
wełna surowa i prana	412,—		
przędza bawełniana	142,—		
inne oddzielnie niewymienione	7.916,—		
RAZEM	36.275,—	RAZEM	459.628,—

Ruch statków tak ilościowo jak i pod względem tonażu nie uległ znaczniejszej zmianie w porównaniu z miesiącem ubiegłym.

Zawinęło do portu 457 statków o pojemności 252.824 t. r. n., wobec 448 statków o tonażu 245.220 t. r. n. w miesiącu zeszłym. Wyszło statków 446 o pojemności 246.087 wobec 449 statkow o tonażu 256.162 t.r.n. W stosunku do października ubiegł. roku ilość statków na wejściu zmniejszyła się o 47, a tonaż ich o 83.268 t. r. n. Poniższa tabela ilustruje ruch statków z uwzględnieniem bandery.

	Na wejściu:		Na wyjściu:	
	statków	t. r. n.	statków	t. r. n.
Wolne M. Gdańsk	5	677	6	677
Polska	19	16.932	19	17.051
Anglja	9	11.859	8	9.469
Belgja	—		1	934
Czechosłowacja	1	129	1	123
Danja	84	38.589	88	42.658
Estonja	23	10.511	22	10.023
Finlandja	9	9.624	11	10.442
Francja	7	8.157	7	8.157
Grecja	1	3.237	1	3.157
Holandja	15	6.106	15	5.632
Litwa	1	612	1	585
Łotwa	7	8.071	6	6.766
Norwegja	20	13.873	20	15.988
Niemcy	147	58.568	133	56.766
Panama	3	441	2	294
Szwecja	107	53.696	102	47.352
Węgry	1	1.366	—	—
Włochy	4	10.347	4	9.934
RAZEM	457	252.824	446	246.087

Kolejność bandery w ruchu statków w miesiącu październiku przedstawia się następująco: Pierwsze miejsce zajęły Niemcy, drugie Szwecja, trzecie Danja, czwarte Polska, piąte Norwegja itd. Bandera W. M. Gdańska zajęła dopiero 15 miejsce z kolei.

Ruch pasażerski w październiku był nieznaczny.

OBRADY KOMISJI MORSKIEJ PRZY MIĘDZYNARODOWEJ IZBIE HANDLOWEJ.

W dniu 29 listopada br. odbyło się w Paryżu posiedzenie nadzwyczajnej Komisji Morskiej, wyłonionej przez Międzynarodową Izbę Handlową. Wielkie zainteresowanie wzbudziło przemówienie przewodniczącego p. Cuno, radcy tajnego i prezesa towarzystwa okrętowego Hamburg-Amerika Linie. P. Cuno przedstawił obecne położenie shippingu światowego, wykazując, że flota handlowa świata zwiększyła się w porównaniu z 1913 rokiem o przeszło 50 %, podczas gdy handel światowy zmniejszył się w dość znacznym stopniu, a miesięczne przeciętne stawki frachtowe zmniejszyły się o 61 %. Po dłuższej dyskusji powzięto następujące uchwały:

1) Komisja wyraża przekonanie, że jeżeli rządy poszczególnych państw poczynią odpowiednie kroki, aby usunąć przeszkody, na które obecnie natrafia handel zamorski, to sfery żeglugowo-portowe uczynią wszystko, aby dostosować tonaż do handlu zamorskiego w dobie obecnej.

2) Komisja przyjmuje do wiadomości, że w pewnych państwach opracowano plany demontażu i unieruchomienia zbytecznego tonażu okrętowego i zwraca się do tych państw, aby jak najwcześniej projekty te zrealizowały.
3) Komisja uważa, że jeżeli pewne państwa nie zaprzestaną bezcelowo rozbudowywać swoich flot handlowych i popierać nierentujące się linje, to nigdy nie nastąpi poprawa w żegludze światowej.
4) Komisja oczekuje, że państwa, które są członkami Komisji, uniemożliwią rozbudowę linij okrętowych, ktore bez pomocy rządowej nie mogłyby prosperować.

RUCH STATKÓW W PORTACH BAŁTYCKICH.

Poniżej podajemy ruch statków w portach bałtyckich w ciągu ostatnich dwudziestu lat.

Port	1912—1913 n. r. t.
1. Kopenhaga	5.068.000
2. Leningrad	3.488.000
3. Stokholm	3.125.000
4. Malmö	2.760.000
5. Gotenburg	2.725.000
6. Ryga	2.512.000
7. Szczecin	2.435.000
8. Libawa	1.262.000
9. Helsingfors	1.201.000
10. **G d a ń s k**	**1.196.000**
11. Lubeka	1.181.000
12. Tallinn	1.081.000
13. Królewiec	857.000
14. Windawa	748.000
15. Kilonja	645.000
16. Kotka	624.000
17. Hango	563.000
18. Kłajpeda	3[illegible].000
19. Flensburg	298.000
20. G d y n i a	—

Port	1927
1. Kopenhaga	5.534.000
2. Gotenburg	4.861.000
3. Stokholm	4.085.000
4. **G d a ń s k**	**3.900.000**
5. Malmö	3.855.000
6. Szczecin	1.876.000
7. Helsingfors	1.707.000
8. Ryga	1.150.000
9. Kotka	1.037.000
10. Lubeka	933.000
11. Tallinn	702.000
12. Kilonja	675.000
13. Leningrad	650.000
14. Królewiec	601.000
15. Kłajpeda	431.000
16. **G d y n i a**	**432.000**
17. Libawa	338.000
18. Windawa	242.000
19. Hango	237.000
20. Flensburg	169.000

Port	1931
1. Kopenhaga	6.240.000
2. **Gdańsk**	**4.062.000**
3. Gotenburg	3.593.000
4. Malmö	3.267.000
5. Stokholm	2.661.000
6. **Gdynia**	**2.650.000**
7. Szczecin	1.906.000
8. Helsingfors (1930)	1.528.000
9. Aarhus (1928)	1.257.000
10. Leningrad	1.789.000
11. Kilonja	994.000
12. Tallinn	940.000
13. Ryga	886.000
14. Królewiec	862.000
15. Lubeka	695.000
16. Odense (1928)	459.000
17. Kłajpeda	446.000
18. Libawa	291.000
19. Hango (cyfra nieznana)	—
20. Flensburg	278.000

OBROTY PORTÓW WŁOSKICH.

W miesiącu październiku br. weszło do portów włoskich 17.325 statków o pojemności 6.655.613 ton reg. Statki te przywiozły 1.918.184 ton towarów oraz 309.000 pasażerów. Opuściło zaś 17.256 statków o pojemności 6.540.908 ton reg. Wywieziono 700.588 ton towarów oraz 297.529 pasażerów.

W tym samym miesiącu roku ubiegłego zawinęło do portów włoskich 17.061 statków o pojemności 6.601.748 ton reg., przywożąc 2.049.532 ton towarów oraz 348.785 pasażerów. Opuściło zaś porty 16 999 statków o pojemności 6.732.390 ton reg., wywożąc 669.722 ton towarów oraz 437.217 pasażerów.

RUCH PORTOWY W KRÓLEWCU.

Ruch okrętowy w porcie królewieckim od lipca br. powoli wzrasta. Już w sierpniu ruch był znacznie większy, aniżeli w tym samym okresie roku poprzedniego, a w październiku wynosił nawet około 20 °/° więcej, niż we wrześniu r. b.

Weszło w październiku br. 187 okrętow o pojemności 213.600 m³, w październiku 1931 r. 151 okrętów o pojemności 177.900 m³.

Wśród towarów importowanych w miesiącu październiku br. na pierwszy plan wysuwa się węgiel, którego przywóz przekroczył import z miesiąca września (październik 52.000 t., wrzesień 48.000 t.) a następnie dość znaczny import paszy oraz zbóż strączkowych z Rosji.

W wywozie w miesiącu październiku br. pierwsze miejsce zajmuje zboże przeważnie pochodzenia wschodnio-pruskiego, którego eksport stale wzrasta. Sierpień 37 okrętów, wrzesień 40 okrętów.

Wzrósł także dość znacznie wywóz celulozy i nieco drzewa.

Mimo wzrostu eksportu odpłynąć musiało z portu bez ładunku w październiku 58 okrętów, we wrześniu 52 okręty.

Do ożywienia się ruchu w porcie królewieckim przyczynił się przedewszystkiem eksport zboża, co jest zupełnie objawem normalnym w tym sezonie.

Wywóz zboża odbywa się przeważnie do portów bałtyckich na północnym wschodzie (np. w sierpniu 20 motoro żaglowców, a także częściowo do Anglji, w sierpniu 10 parowców). Z drzewem w ciągu ostatnich dwóch miesięcy odpłynęło zaledwie 5 okrętów.

RUCH STATKÓW W ANTWERPJI.

W miesiącu listopadzie br. zawinęły do portu antwerpijskiego 802 statki o pojemności 1.649.331 net ton Moorsom, podczas gdy w listopadzie ub. r. weszło do portu 907 statków o pojemności 1.861.195 net. M. ton. W pierwszych jedenastu miesiącach br. weszło do portu 8.567 statków o pojemności 17.889.913 n. M. t,. podczas gdy w tym samym okresie ub. r. weszło 9.743 statki o pojemności 20.658.334 n. M. t.

RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE.

W listopadzie br. weszły do portu rotterdamskiego 803 statki o pojemności 1.188.749 n. r. t., podczas gdy w tym samym miesiącu ub. r. weszły 962 statki o pojemności 1.470.825 n. r. t.

RUCH STATKÓW W HAMBURGU.

W miesiącu listopadzie br. zawinęło do portu hamburskiego uwzględniając Altonę, Hamburg i Wilhelmsburg, 1544 statki o pojemności 1.461.247 ton, podczas, gdy w listopadzie ub. r. zawinęło 1.740 statków o pojemności 1.719.016 ton.

SPOSÓB BUNKROWANIA ROPĄ W PORCIE SZCZECIŃSKIM.

Bunkrowanie ropą w porcie szczecińskim dokonywuje się przy pomocy małych statków bunkrowych o pojemności 10—50 ton. Odbywa się w ten sposób, że statek bunkrowy z ropą podjeżdża pod żaglowiec motorowy, który zamierza się zaopatrzyć w potrzebny mu materjał pędny dla swego motoru i za pomocą swego motoru przepompowuje ropę do bunkrów żaglomotorowca. Statki bunkrowe czerpią ropę ze zbiorników, należących do „Deutsch-Amerik. Petr. Ges.", która to firma posiada obecnie w części portu szczecińskiego, zwanej „Industriehafen" 10 cystern o łącznej pojemności 36.000 ton.

Ze względu jednak na to, że bunkrowanie ropy w porcie szczecińskim w przeciwstawieniu do Hamburga czy Bremy odbywa się w dość skromnych rozmiarach zaledwie 1—2 cysterny przeznaczone są dla ropy. Reszta cystern służy jako zbiorniki dla benzyny, która służy na zaspokojenie zapotrzebowania wschodnich prowincyj Rzeszy oraz Berlina.

WIADOMOŚCI CELNE EKSPORTOWE I IMPORTOWE

W SPRAWIE KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH NA I. KWARTAŁ 1933 R.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni podaje do wiadomości, że podania o przywóz towarów zakazanych do przywozu na I. kwartał 1933 r. należy składać do tutejszej Izby Przemysłowo-Handlowej, najpóźniej do dnia 30 grudnia br. Podania winne być wnoszone na przepisowych formularzach nowego typu, które są do nabycia w Izbie względnie w Przedstawicielstwach Izby w Grudziądzu lub Toruniu.

Firmy, mające swą siedzibę w Grudziądzu, mogą składać odnośne podania za pośrednictwem Przedstawicielstwa Izby w Grudziądzu, mające zaś swą siedzibę w Toruniu — za pośrednictwem Przedstawicielstwa Izby w Toruniu.

Podania należy składać w 2 równobrzmiących egzemplarzach z ewentualnem dołączeniem doń faktury względnie faktury proforma oraz uwierzytelnionego przez Izbę względnie Przedstawicielstwo Izby lub notarjusza odpisu świadectwa przemysłowego na rok 1933. Do podań o przywóz towarów z Austrji musi być dołączona faktura, poświadczona przez austrjackie Ministerstwo Handlu i Komunikacji (Rundesministerium für Handel u. Verkehr) zaś do podań o przywóz towarów z Czechosłowacji należy dołączyć fakturę, poświadczoną przez czechosłowackie Ministerstwo Przemysłu i Handlu w Pradze lub jego ekspozytury w Bratislavie lub Uzhorowie.

Podanie winne być zaopatrzone w znaczek stemplowy za 5.— zł. a załączniki każdy (z wyjątkiem kopji podania) w znaczek za 50 gr. Opłatę administracyjną Izby, która zależna jest od wartości przywożonych towarów, należy wpłacić do Kasy Izby względnie na nasze konto w P. K. O. nr. 204.415.

Izba nadmienia, że podania, które wpłyną do Izby po upływie powyższego terminu nie będą rozpatrywane przy zasadniczym podziale kontyngentów, lecz dopiero przy podziale rezerw, które mogą okazać się bardzo nikłemi.

ZMIANY CELNE

Rozporządzenie Ministrów: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych
z dnia 29 listopada 1932 r.
w sprawie częściowej zmiany taryfy celnej.
(Dz. U. R. P. Nr. 109, poz. 900 z dnia 10 grudnia 1932 r.)

Na podstawie art. 7. punkt i) ustawy z dnia 31 lipca 1924 r. w przedmiocie uregulowania stosunków celnych (Dz. U. R. P. Nr. 80, poz. 777) zarządza się co następuje:

§. 1. Punkt 1. pozycji 18 taryfy celnej z dnia 26 czerwca 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 54, poz. 540) w brzmieniu, nadanem rozporządzeniem z dnia 19 grudnia 1931 r. (Dz. U. R. P. Nr. 112, poz. 885), otrzymuje brzmienie następujące, przyczem stawki celne rozumieją się na w nowej jednostce pieniężnej (Dz. U. R. P. z 1928 r. Nr. 26, poz. 241):

Pozycja taryfy celnej	Nazwa towaru	Cło od 100 kg w zł.
z 18	Kawa, łupinki kawowe:	
p. 1.	surowe	320,—
	Uwaga 1. Kawa, łupinki kawowe surowe, sprowadzane przez porty polskiego obszaru celnego	270,—
	Uwaga 2. Kawa, łupinki kawowe surowe, sprowadzane przez porty polskiego obszaru celnego — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	90,—

§. 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie czwartego dnia po ogłoszeniu.

Minister Skarbu: Wł. Zawadzki
Minister Przemysłu i Handlu: Zarzycki
Minister Rolnictwa i Reform Rolnych: Sew. Ludkiewicz

Z RYNKÓW ZIEMNIACZANYCH.

W miesiącu listopadzie sytuacja eksportowa handlu ziemniaczanego wykazywała niemal całkowitą martwotę. Wywieziono bardzo nieznaczne ilości ziemniaków do Francji i kilkaset wagonów do Belgji. Ceny były niezwykle niskie, przeto eksport prowadziły, przeważnie te firmy, którym zależało na podtrzymywaniu stosunków handlowych z zagranicą.

Obok niskich cen zagranicznych, wielką przeszkodę w eksporcie stanowią: bardzo wielkie koszty przewozu kolejowego, sztywne koszty przeładunku okrętowego.

Ceny, płacone za ziemniaki eksportowe uległy w miesiącu listopadzie pewnej zniżce i układały się przeciętnie na poziomie zł. 2.80 za 100 kg. loko stacja załadowania.

Ceny ziemniaków jadalnych, dowożonych przez rolników na rynki lokalne wykazały również pewną zniżkę i wahały się w granicach od 3-ch do 5-ciu złotych za 100 kg. loko targ, w sklepikach detalistów płacono po 6—8 groszy za kg. ziemniaków.

Związek Eksporterów Ziemniaków w Toruniu przystępuje do zorganizowania eksportu wiosennego, optymistycznie oceniając możliwości eksportowe co do ilości, nie stawiając żadnych horoskopów co do cen.

W SPRAWIE OBROTÓW HANDLOWYCH Z TURCJĄ.

Izba Przemysłowo-Handlowa komunikuje, że Ministerstwo Przemysłu i Handlu wydało zarządzenie, mocą którego obroty handlowe z Turcją mogą opierać się na zasadach kom-

pensacyjnych, przewidzianych w instrukcji Ministerstwa Przemysłu i Handlu o warunkach obrotu kompensacyjnego, zatwierdzonej przez Pana Ministra Przemysłu i Handlu dnia 20 października 1932 r, Wszelkie zatem wnioski o przywóz towarów reglamentowanych z Turcji oparte na powyższych zasadach będą przyjmowane.

Niezależnie od powyższego Ministerstwo Przemysłu i Handlu ustaliło wykaz kontyngentów na okres od 15 listopada 1932 r. do 15 lutego 1933 r., z których przywóz z Turcji dopuszczony będzie bez obowiązku kompensaty. W wykazie tym wymienione są następujące artykuły:

Owoce świeże
Rodzynki
Figi suszone
Orzechy, osobno niewymienione (poz. 15 p. 1 t. c.)
Orzechy zwyczajne
Pistacje
Dywany wełniane

Izba zaznacza, że tranzakcje kompensacyjne dopuszczalne będą zarówno w ramach ustalonych kontyngentów, jak i poza kontyngentami.

W SPRAWIE STOSUNKÓW HANDLOWYCH Z HISZPANJĄ.

W ostatnich czasach pojawiają się wśród eksporterów poglądy, że otrzymanie należności z tytułu wwozu do Hiszpanji napotyka na trudności z racji istniejącej tam reglamentacji dewizowej. Po zupełnie szczegółowem zbadaniu sprawy Państwowy Instytut Eksportowy stwierdził, że poglądy te są błędne. Ani istniejący stan prawny, ani praktyka stosowana przez Centro de Constracion de Moneda nie opóźniają przydziałów dewiz.

Natomiast w pewnych wypadkach importer hiszpański może świadomie zwlekać ze złożeniem podania o przydział dewiz, co jest tem łatwiejsze, że rola eksportera wedle tamtejszej procedury sprowadza się do przedstawienia odbiorcy hiszpańskiemu faktury. Przyczyną zwłoki w złożeniu podania może być zła wola importera, korzystającego z okazji, aby odroczyć swe płatności. Pozatem w okresach zniżkowej tendencji dla waluty wymienionej w fakturze, importer — spekulując na nabycie dewizy za mniejszą ilość peset — gra na zwłokę, mając w perspektywie zysk na kursie.

Reglamentacja dewizowa nie powinna przeto powstrzymywać eksporterów od tranzakcyj z Hiszpanją.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTU DO AMERYKI.

Izba podaje do wiadomości firm swego okręgu, iż firma

American Import and Export Corporation
67 Wall Street New York City

zainteresowaną jest importem z Polski następujących artykułów:

1) Surowe skóry — zajęcze i królicze
2) Surowe skóry — baranie i owcze
3) Surowe skóry — kozie
4) Jelita (osłonki) owcze
5) Szmaty bawełniane do wyrobu papieru dachowego (papy)
6) Surowców do wyrobu nawozów sztucznych
7) Pierza surowego
8) Pasz dla bydła

Firma powyższa zainteresowaną jest również w imporcie innnych surowców lub półfabrykatów, których polscy eksporterzy mogliby dostarczyć, a nadających się na rynek tamtejszy. Firma ta zaznacza, że chodzi jej

o agencje odpowiednich firm polskich, a ponieważ tranzakcje jej dokonywane są wyłącznie na podstawie płatności akredytywą bankową, przeto jedynie oferty najpoważniejszych firm będą uwzględniane.

W SPRAWIE EKSPORTU RAKÓW DO FRANCJI.

Jak donosiliśmy w Biuletynie nr. 21 z dnia 22 sierpnia br., francuskie władze celne żądały przedkładania świadectw zdrowotności przy wwozie raków z Polski. Wywołało to reklamacje ze strony zainteresowanych eksporterów polskich oraz odpowiednią interwencję Konsulatu Generalnego oraz Ambasady R. P. w Paryżu.

Radca Handlowy Ambasady R. P. w Paryżu uzyskał od władz francuskich zgodę na to, aby aż do ostatecznej decyzji w tym względzie Ministerstwa Rolnictwa, świadectwa zdrowotności dla raków polskich nie były wymagane.

Jak to wynika z pisma francuskiego Ministerstwa Rolnictwa do Główne Dyrekcji Ceł w Paryżu z dnia 17-go października rb., decyzja ta zapadła ostatnio w sensie przychylnym dla polskiego eksportu. Stwierdzając bowiem, iż raki i ryby nie mogą przenosić zaraźliwych chorób, przed któremi chronić mają świadectwa zdrowotności, przewidziane w Konwencji weterynaryjnej francusko-polskiej z dn. 24/4 29, Ministerstwo Rolnictwa przepisuje wszystkim urzędom celnym (Okólnik nr. 71501 z dn. 2/3/32, aby nie wymagały powyższych świadectw dla raków i ryb sprowadzanych z Polski.

W SPRAWIE EKSPORTU SMALCU DO FRANCJI

Konsumcja smalcu we Francji pozostaje w dalszym ciągu stosunkowo nieznaczna, a nawet zdaje się wyraźnie zmniejszać, wobec ostrej konkurencji ze strony rozmaitych tłuszczy roślinnych, które z powodzeniem walczą obecnie nawet z masłem, pomimo niskiej jego ceny. Temsamem i ceny smalcu utrzymują się wciąż na niskim poziomie. Dla smalcu polskiego, dotąd jeszcze na tut. rynku nieznanego, należałoby przyjąć jako cenę orjentacyjną najwyżej ca 600 franków (200 złotych) za 100 kg. netto, franco stacja w Paryżu (towar oclony), co jeżeli uwzględnić t. zw. „rogatkowe", wynoszące w Paryżu 60 fr. od 100 kg. czyni około 660 franków. Według zebranych bowiem informacyj, płaci się obecnie w Paryżu (franco stacja — bez rogatkowego):

za smalec francuski	700 do 725 fr.	za 100 kg.
„ „ holenderski	800 „ 850 „	„ „ „
„ „ amerykański	około 900 „	„ „ „

przyczem chodzi oczywiście o transporty wagonowe.

Utrzymanie się cen mniejwięcej na poziomie z przed dwu lat przypisać trzeba zdaje się bardzo energicznej ochronie celnej. Z dniem 27 marca 1931 roku władze francuskie bowiem powtórnie podniosły odnośną stawkę celną, która w porównaniu do dawniej stosowanej opłaty przedstawia się jak niżej:

	Taryfa: do 27. 3. 31 ogólna	minim.	obecna ogólna	minim.
1. smalec do użytku fabr. za 100 kg. brutto	50 fr.	25 fr.	50 fr.	25 fr.
2. smalec używany do wszelkich innych celów:				
a) nieoczyszczony (brut) za 100 kg. netto	350 fr.	175 fr.	500 fr.	250 fr.
b) rafinowany za 100 kg. netto	500 fr.	250 fr.	700 fr.	350 fr.

Pozatem taksa wwozowa wynosi obecnie 4 proc. „ad valorem" od smalcu dla użytku przemysłowego (zamiast 2), zaś wszelki inny smalec, jak artykuł spożywczy opłaca taksę ubojową zamiast taksy wwozowej, w wysokości 50 fr. od 100 kg. netto oraz taksę weterynaryjną — 5 fr. od 100 kg.

Dwukrotne podwyższenie stawki celnej, pierwsze w lipcu 1930 r., drugie zaś, jak wyżej wspomniano, w marcu 1931 r., podnosząc opłatę celną trzykrotnie, uniemożliwia właściwie, przy niskich cenach światowych na wieprzowinę oraz jej produkty pochodne, wszelką normalną kalkulację handlową. Najlepiej ilustrują to poniższe cyfry importu smalcu do Francji za okres ostatnich lat pięciu:

Rok 1927	wwieziono ok.	220.000	kw. m.	wart. ca	135	milj. fr.
„ 1928	„ „	130.000	„ „	„ „	80	„ „
„ 1929	„ „	130.000	„ „	„ „	80	„ „
„ 1930	„ „	80.000	„ „	„ „	48	„ „
„ 1931	„ „	20.000	„ „	„ „	13	„ „

wreszcie w ciągu 8 mies. r. b. (do września) import osiągnął znikome wprost cyfry 3,500 kwintali metrycznych, na sumę 1,5 milj. franków.

Dane te zaczerpnięte z oficjalnej statystyki Ministerstwa Finansów, łącznie z faktem ustalenia się od dłuższego czasu niskich cen na smalec, zdają się wyraźnie wskazywać na to, że wytwórnie francuskie pokrywają w zupełności zapotrzebowanie rynku wewnętrznego, jakkolwiek nie są w stanie zorganizować eksportu, który mieści się od szeregu lat w granicach 1000 do 2000 kg.

Zaznaczyć wypada, że głównymi dostawcami smalcu do Francji były i są następujące kraje: St. Zjednoczone A. P. (np. światowej sławy marka „Swift"), Belgji z Luksemburgiem oraz Holandja. Import z Holandji jednakże może prawie nie być dziś już brany w rachubę, gdyż z 11.000 kw. w r. 1925 spadł do 362 kw. w r. 1931, a to tak z powodu francuskich ceł prohibicyjnych, jak i przepisów weterynaryjnych.

Wobec skuteczności ochrony produkcji francuskiej przez wysokie cła, żadnych formalnych ograniczeń importowych Francja na smalec nie wprowadziła. Niema żadnych kontyngentów ani licencyj. Wymaga się jedynie świadectwa weterynaryjnego, sporządzonego przez urzędowego weterynarza kraju eksportowego, według zwykłego wzoru. Zaświadczenie to musi być wystawione w 2 językach (np. polskim i francuskim) na tej samej karcie papieru. Prócz podpisu weterynarza trzeba na niem umieścić również pieczęć władzy sanitarnej, która zbadała towar przed wysyłką. Świadectwa pochodzenia nie są potrzebne.

OSTRZEŻENIE.

Na podstawie posiadanych informacyj, ostrzegamy firmy naszego okręgu przed wejściem w stosunki handlowe z firmą José Davalillo z Madrytu (Hiszpanja) która czyni usilne starania nawiązania kontaktu z firmami polskiemi (11077/II. Gr.).

WIADOMOŚCI Z GRUDZIĄDZA

BEZROBOCIE.

Państwowy Urząd Pośrednictwa Pracy zarejestrował za październik ogółem 2.793 bezrobotnych (o 112 osób mniej niż we wrześniu), z czego 590 (o 52 mniej) bezrobotnych pracowników umysłowych. W listopadzie liczba bezrobotnych zwiększyła się o 368 osób i wynosiła ogółem 3.161, z czego 635 (o 45 więcej niż w październiku) stanowili bezrobotni pracownicy umysłowi.

Cyfry te nie są zupełnie ścisłe. Sporo osób, zostawszy bez pracy nie rejestruje się, ponieważ nie posiadają praw do zasiłków lub go chwilowo nie potrzebują. Dla niektórych także nomenklatura „bezrobotny" jest krępująca.

Jednak nawet ta nieurzędowa liczba bezrobotnych w Grudziądzu jest mniejsza niż w tym samym okresie roku ubiegłego. W listopadzie 1931 r. było zarejestrowanych bezrobotnych 4.383 osób, tak, iż obecna liczba bezrobotnych wykazuje spadek o przeszło 1.200 osób.

Grudziądzkie zakłady przemysłowe zatrudniają razem nieco większą ilość pracowników, niż w tym samym okresie roku ubiegłego. Tak nprz. „Pepege" zatrudnia dziś około 1.000 osób, podczas gdy w analogicznym okresie roku 1931 stało niemal zupełnie bezczynnie.

Z zarejestrowanej w październiku ilości bezrobotnych pracowników fizycznych Magistrat zatrudniał od 1.850 osób z początkiem miesiąca do 2.140 osób z końcem miesiąca. Ludzie ci objęci byli t. zw. akcją doraźną bezrobotnych.

RUCH BUDOWLANY.

W związku ze zbliżającą się zimą, ustał ruch budowlany prawie zupełnie, zwłaszcza większy ruch budowlany i to zarówno miejski jak i prywatny. Wykańcza się jedynie wewnątrz domy, które mają już mury i dach.

Rząd przyznał miastu z pożyczki budowlanej 50.000 zł. na poparcie prywatnego ruchu budowlanego. Komitet Rozbudowy Miasta przyznał 11 budującym po 4.000 zł. i 23.000 zł.

SYTUACJA W HANDLU.

Notowania cen zbożowych były w listopadzie następujące: żyto za 100 kg. 14—14 50 zł., pszenica 22 -24,50, jęczmień przeciętny 13—14, jęczmień browarowy 14—16, owies 12—13, mąka pszenna luksusowa 51, mąka pszenna 0000 39, mąka żytnia 24, otręby pszenne 10, otręby żytnie 9,50, ziemniaki 2.50—3.

Notowania cen na bydło przedstawiały się w tymże okresie następująco: woły 100 kg. I. gatunek 50 zł., cielęta 70—80.50, barany 50, świnie 96—100.50, świnie bekonowe 76—90.50.

Na targach w okresie t. zw. strajku chłopskiego, który zresztą nie obejmował województwa pomorskiego, panował zupełny spokój, dowóz żywności do miasta odbywał się normalnie. Zauważyć można było wybitną przewagę podaży nabiału i jarzyn nad popytem, co pociągnęło za sobą zniżkę cen.

Ryby, owoce itp. utrzymały się na poprzednim poziomie.

W składach pojawiły się pierwsze transporty owoców południowych, jak np. winogron i pomarańcz. Zbyt z powodu wygórowanych cen jest mały.

KOMUNIKATY I INFORMACJE

DODATNIE SALDO BILANSU HANDLOWEGO W LISTOPADZIE.

Bilans handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i wolnego miasta Gdańska w listopadzie b. r. według dotychczasowych obliczeń Głównego Urzędu Statystycznego wykazuje: w wywozie: 1.335.654 tonn, wartości 98.605 tys. zł. (w listopadzie 1931 r. — 1.741.876 ton wartości 156.172 tys. zł.), w przywozie: 182.634 ton wartości 76.713 tys. zł. (listopad 1931 r. — 206 941 t. wartości 100.634 tys. zł.). Saldo dodatnie w listopadzie wynosi 21.892 tys. zł. czyli zmniejszyło się w porównaniu do października o 106 tys. zł., a w porównaniu do listopada 1931 r. o 23.646 tys. zł. W porównaniu do października wywóz zwiększył się o 2.244 tys. zł., przywóz zwiększył się o 3.350 tys. zł. Zwiększył się wywóz następujących artykułów: węgiel o 1,5 milj. zł., cukier o 1,3 milj. zł., przędza wełniana o 1,1 milj. zł., bale, deski i łaty o 0,9 milj. zł., nasiona roślin pastewnych i traw o 0,9 milj. zł., szyny, żelazo i stal o 0,8 milj. zł., jęczmień o 0,6 milj.

zł., pasza o 0,4 milj. zł. Zmniejszył się wywóz następujących artykułów: bekony o 2,5 milj. zł., nawozy sztuczne o 0,9 milj. zł., jaja o 0,6 milj. zł., cynk o 0,4 milj. zł. Zwiększył się przywóz następujących artykułów: tytoń o 4,7 milj. zł., nasiona oleiste o 1,7 milj. zł., śledzie o 1,5 milj. zł., garbniki o 0,8 milj. zł., przędza bawełniana o 0,4 milj. zł. Zmniejszył się przywóz następujących artykułów: wełna i odpadki o 1,5 milj. zł., wełna czesana o 1,5 milj. zł., skóry surowe o 1,0 milj. zł., bawełna i odpadki 0,9 milj. zł., futra surowe o 0,6 milj. zł., nawozy sztuczne o 0,5 milj. zł.

BEZPOŚREDNIA TARYFA POLSKO-BELGIJSKA.

W Brukseli obradowała międzynarodowa konferencja kolejowa w sprawie bezpośredniej taryfy towarowej między Polską a Belgją, przy udziale przedstawicieli kolei: belgijskich, czechosłowackich, luxemburskich, niemieckich i polskich. Na konferencji tej uzyskano całkowite porozumienie w kwestji projektu taryfy oraz statutu związkowego. Taryfa ta obejmuje najważniejsze artykuły naszego eksportu i wejdzie w życie w II, kwartale roku przyszłego.

TARGI I WYSTAWY

ŚWIATOWA WYSTAWA W CHICAGO.

Polsko-Amerykańska Izba Handlowa w Warszawie komunikuje na podstawie wiadomości Ministerstwa Spraw Zagranicznych, że Polska nie weźmie oficjalnie udziału w odnośnej wystawie. Wiadomość powyższą należy tłómaczyć względami budżetowemi.

Wobec dużego zainteresowania powyższą imprezą w polskich sferach przemysłowo-hadlowych. Izaa Polsko-Amerykańska bada możliwości udziału prywatnego w wystawie światowej w Chicago.

TARGI BRYTYJSKIE.

Biuro Izby podaje do wiadomości sfer gospodarczych swego okręgu, że IX. Roczne Targi Brytyjskie zostaną otwarte 20 lutego 1933 r.

TARRGI BRUKSELSKIE.

W czasie od 5 do 19 kwietnia 1933 r. nastąpi otwarcie XIV. Targu Handlowego o charakterze międzynarodowym w Brukseli, zorganizowanego pod protektoratem Króla. Bliższych informaczj udziela Referat Prasowy Izby.

TARGI W UTRECHCIE.

W czasie od 14 do 23 marca 1933 r. otwarte będą w Utrechcie Międzynarodowe Targi.

Prosimy

o wpłacenie prenumeraty

na I. kwartał 1933 r. w kwocie 3,— zł na konto

P. K. O. Nr. 204415